

# CDG Express : auscultation

*Tracé, financement, rentabilité : les questions ne manquent pas au sujet du projet de desserte ferroviaire entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy. Le débat se poursuit jusqu'à la fin décembre.*

Quasiment un mois jour pour jour après la première réunion du débat public sur CDG Express, qui s'est tenue le 13 septembre à Paris, et après quatre colloques thématiques et un atelier pédagogique, les organisateurs ont voulu dresser un premier bilan en réunissant le 14 octobre les promoteurs du projet et les associations qui ont fait entendre leurs voix. Conséquence des échanges, Philippe Marzolf, le président de la commission particulière du débat public (CPDP), a annoncé qu'il commandait une expertise sur deux tracés alternatifs proposés par des associations. Rappelons que le projet CDG Express vise à relier le centre de Paris, la gare de Pa-

ris-Est, à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle grâce à une liaison ferroviaire rapide et directe. Les navettes emprunteraient la section existante entre Paris Est et Noisy le Sec puis un tunnel de 10,8 km de long jusqu'à Tremblay en France – construit pour l'occasion – et se raccorderait en surface avec la ligne d'interconnexion à grande vitesse. Cette desserte est soutenue par Aéroports de Paris (ADP), la SNCF et RFF qui se sont entendus pour créer un groupement d'intérêt économique.

Le premier tracé alternatif qui sera étudié est proposé par l'association des utilisateurs de transport (AUT) d'Ile-de-France et l'association Vivre sans CDG-Express. Il

s'agit d'utiliser les lignes à grande vitesse Est, de Paris jusqu'à la liaison Lyon-Lille puis cette dernière jusqu'à Roissy. L'autre solution, soutenue par Vivre sans CDG Express, consiste à emprunter les infrastructures ferroviaires déjà existantes Paris-Roissy-Mitry. La commission du débat public va sélectionner un expert chargé notamment d'évaluer, en deux mois, la faisabilité et le coût de ces solutions. La SNCF et RFF sont aussi invités à se prononcer sur les conditions d'exploitation de ces infrastructures.

En attendant, les débats vont se poursuivre sur d'autres thèmes. En particulier, neuf « réunions de proximité » vont se tenir dans les communes concernées par le pas-

sage du tunnel sous-terrain, à Villepinte (le 23 octobre), Tremblay en France ou Noisy-le-Sec (le 20 novembre). Des rencontres qui seront sans doute animées lors des faces à faces entre promoteurs du projet et futurs riverains inquiets pour leur tranquillité. « Jusqu'à présent, les débats ont été sereins, argumentés et respectueux de l'expression de chacun », rappelle Philippe Marzolf. A l'heure du bilan définitif – le débat sera clos fin décembre –, la commission du débat public fera connaître ses conclusions. Les associations, qui semblent pour le moment plutôt satisfaites du déroulement des rencontres, verront alors si elles ont su se faire entendre.

Marie-Hélène POINGT

## Le premier « vrai » partenariat public-privé

Si l'on en croit le Crédit Lyonnais, ce sera une première en France : le montage financier réalisé pour CDG Express sera « le premier vrai partenariat public-privé (PPP) ». « Jusqu'à présent, quand on parlait de PPP en France, il s'agissait d'une juxtaposition des rôles où chacun essayait de faire en sorte que l'ensemble des risques soit supporté par l'autre. Avec CDG Express, nous avons cherché à partager les risques et les revenus », assure Alain Lécivain, responsable du service coordination et développement du Crédit Lyonnais.

Selon le montage prévu, une « société de projet » (au statut de société anonyme), composée d'ADP et de la SNCF, doit assurer l'exploitation du service. « Dans le cadre d'un contrat tripartite avec RFF, elle va prendre à sa charge le paiement des redevances d'utilisation des infrastructures. Celles-ci ne seront effectivement payées que quand la société aura les moyens de le faire », explique Alain Lécivain. Et un « véhicule financier » (un fonds commun de créances qui ira emprunter sur les marchés) va apporter à RFF dès le départ du projet la totalité des redevances à venir, c'est-à-dire le montant nécessaire pour payer les travaux sans recourir à l'emprunt.

« Jusqu'à présent, dans le cadre d'un PPP, on ne tenait pas compte de la durée et on faisait un schéma de financement sur 18 ans. Or, un projet atteint son niveau de rentabilité avec le temps. Il y a une période de montée en charge qui peut être très longue. Et même plus longue que prévu », poursuit le banquier. Des experts ont été appelés à la rescousse pour évaluer le trafic et dessiner une courbe avec une pointe optimiste, une médiane et une pessimiste. La ligne médiane a été retenue pour déterminer la rentabilité. A partir de là, il a été décidé que le

capital social serait apporté à 80 % par du financement privé et à 20 % par la société de projet. Selon le Crédit Lyonnais, le projet développera un revenu suffisant au bout de 35 ou 40 ans pour assurer son auto-financement. L'idée étant que CDG Express soit au final payé par ses utilisateurs lorsqu'ils acquitteront leurs billets.

Pour Alain Bonnafous, professeur au laboratoire d'économie des transports, le montage présenté devrait se traduire par un surcoût car ce ne sera pas RFF qui lèvera l'emprunt. Du coup, le taux de risque devrait être relativement élevé par rapport aux prévisions de recettes. Selon lui, « il est extraordinairement difficile de faire des prévisions raisonnables sur un sujet que le milieu scientifique ne maîtrise pas encore ». Et de s'interroger : « Je me demande si les éléments ne sont pas trompeurs et si on ne passe pas à côté de données essentielles : une des variables déterminantes repose sur les coûts d'exploitation qui vont peser sur la rentabilité. »

Reste une autre question posée par les associations : est-on sûr du coût de l'ouvrage ? Car jusqu'à présent, peu d'études ont été menées sur le creusement du tunnel, qui représente l'essentiel du montant de l'investissement : 500 millions sur un total évalué, en 2001, à 800 millions d'euros. D'après le cahier des charges du GIE CDG Express, il faudra creuser entre 15 et 20 mètres. Mais rien ne dit qu'il ne faudra pas aller au-delà, et peut-être jusqu'à 40 mètres. Dans ce cas, le montant à investir pourrait déraiser. Les promoteurs du projet répondent que si la facture augmente de 20 %, ils sauront répartir les surcoûts entre les différentes parties prenantes. Au-delà, un gros point d'interrogation se dessine...

M.-H. P.

# tion d'un débat public



La réunion s'est tenue dans les salons du Relais de la gare de l'Est.

## Face aux défenseurs du projet, la passion des associations

**A**mbiance courtoise et attentive ce 14 octobre, dans les salons du Relais de la gare de l'Est. La commission particulière en charge du débat public sur CDG Express a convié les principaux acteurs du dossier, d'un côté ses promoteurs (SNCF RFF ADP), de l'autre des associations locales, afin de faire le point sur la consultation.

La parole est à la promotion : « L'enjeu de CDG Express, c'est de développer fortement les transports en commun, alors qu'actuellement 81 % des passagers aériens prennent la route pour aller à Roissy. Sur cet objectif, il y a un consensus. Les débats portent surtout sur les moyens : quelles infrastructures retenir ? », commente Thierry Mignauw, le président du GIE CDG Express. « Nous ne sommes pas bornes. Nous sommes prêts à regarder les solutions alternatives », renchérit Jean-Pierre Dupont, le président de RFF. Au tour de Denys Dartigues, pour la SNCF : « Nous avons toujours été très vigilants sur le fait que CDG Express ne gêne pas la circulation des autres trains, que ce soit ceux de banlieue, des grandes lignes ou du fret. » Le tour de table est bouclé avec Hubert Du Mesnil, le directeur ge-

neral d'ADP : « La desserte de l'aéroport de Roissy fait partie des points pour lesquels nous nous classons mal dans nos enquêtes auprès des clients. »

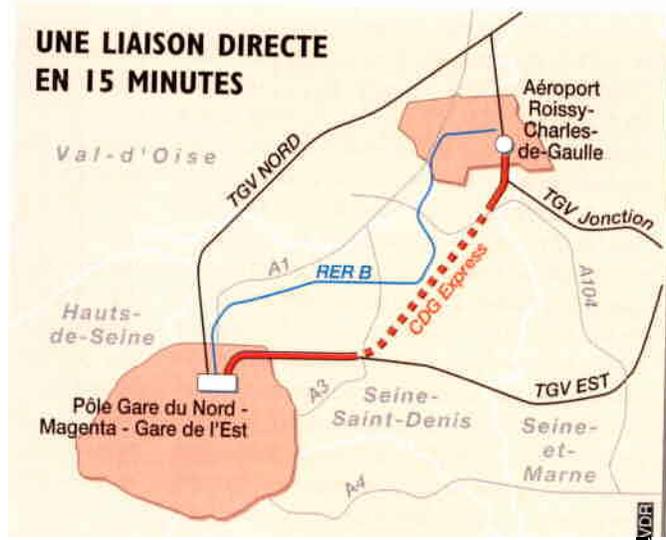
En face, sur les sept représentants d'associations, une seule défend le projet : c'est l'organisation Paris Ile-de-France Economique, qui regroupe des entreprises désireuses de voir l'aéroport se développer. « Un emploi sur trois en France relève des investissements étrangers. Il est donc essentiel de disposer de modes de transports performants. »

Les autres s'affichent contre, pas toujours pour les mêmes raisons, pas toujours sans contradictions. Mais tous se rejoignent pour s'indigner que « la SNCF et RFF se préoccupent du confort du passager aérien. On aimerait qu'ils se préoccupent du confort du voyageur quotidien », résume André Cuzon, d'Environnement 93.

Pour faire passer CDG Express auprès des habitants de la Seine-Saint-Denis, le GIE avance le schéma d'amélioration de la ligne B du RER, approuvé – le ca-

lendrier fait bien les choses – le 1<sup>er</sup> octobre. Car le GIE CDG Express a rapidement constaté que son projet cristallisait les mécontentements autour des conditions de desserte du RER qui relie Paris Nord aux gares de la Seine-Saint-Denis jusqu'à Roissy. Si le schéma présente va dans le bon sens, les associations le trouvent encore insuffisant, compare aux sommes qui vont être investies pour la navette ferroviaire aeroportuaire. Et l'énergie dépensée pour cette desserte sera « autant en moins sur des projets qui semblent plus urgents aux yeux des voyageurs franciliens, comme la tangentielle Nord qui aurait dû passer avant ».

Tout cela ne va pas sans contradictions. « Cela fait trente ans qu'on demande une desserte ferroviaire pour les aéroports. Nous vivons donc une période révolutionnaire avec CDG Express. Nos associations sont d'accord sur le fond : il faut relier les aéroports par un transport collectif de masse. Mais nous ne souhaitons pas que le transport facilite le développement de Roissy au-delà du raisonnable », souligne Marc Ambroise-Rendu, président d'Ile-de-France Environnement. Avant de reconnaître : « Je sais, c'est la notre contradiction. Mais toute hausse de l'activité du transport aérien en Ile-de-France s'accompagne d'une dégradation de la qualité de vie pour



les Franciliens. » CDG pourrait devenir acceptable, à ses yeux, si les pouvoirs publics décidaient de limiter le développement de Roissy. Autre question : si CDG Express est lancé et réussit à prendre des parts de marché à la route et donc à délester l'autoroute, réservera-t-on une voie sur l'A1 à une desserte en transport en commun ? Ou à des taxis, comme la profession le réclame ? « Rien n'est moins sûr, car cela reviendrait alors à faire concurrence à CDG Express ! », s'exclame Marc Ambroise-Rendu. Or, l'expérience montre que le fait de libérer de la place sur les infrastructures attire rapidement un nouveau trafic.

« Les élections régionales de mars 2004 inciteront peut-être les élus à prendre position sur cette affaire. Le débat sera politique à un moment donné. Du moins je le souhaite », affirme encore Marc Ambroise-Rendu, qui regrette aussi, parmi les autres grands absents, qu'Air France « ne soit pas plus présent alors que c'est le premier bénéficiaire de cette affaire ».

Du côté des Verts de la Seine-Saint-Denis : « Ile-de-France ne doit pas se développer au détriment de la province », estime Alain Amedro, un des porte-paroles du groupe. Selon lui, il reste des inconnues de taille qui touchent au coût et au financement du projet (voir encadré). Et le fait que le montage financier n'ait pas été présenté par un expert indépendant mais par le Crédit Lyonnais l'interpelle : « On ne peut être à la fois juge et partie ! »

Le débat s'est un peu animé. Mais il reste un point qui recueille l'assentiment général, ce qui est assez rare pour être signalé : le débat public lui-même. Les associations saluent son organisation, la place qui leur est accordée, et la publication des cahiers d'acteurs, une « innovation » qui leur permet de présenter leurs structures et leurs positions. On est loin du débat public sur le troisième aéroport parisien, qui avait déclenché cris et passions et s'était terminé par l'abandon du projet. M.-H. P.

## Faites mieux sur le RER B, après on verra

Il n'y en avait que pour le RER au troisième colloque, organisé le 4 octobre par la commission du débat public sur CDG Express. Pourtant, le thème était plus large : « les effets du projet sur les autres infrastructures de transports ». Car, en termes de transports en commun, il n'existe que le RER. D'ailleurs, les conditions d'amélioration du RER B étaient le thème de la seconde table ronde. Une amélioration présentée comme dissociée du projet CDG Express. L'amélioration du RER B se fera de toute façon, que la liaison rapide voit le jour ou qu'elle reste dans un carton. Une distinction qu'appuie Stéphane Gatiignon, maire de Sevran : « Il ne faut surtout pas accepter un discours qui consiste à dire que le projet CDG Ex-

press doit être approuvé puisque des efforts vont être consacrés à la ligne B du RER. » Et l'élu de se demander si le RER B modernisé n'offre pas alors « une alternative pertinente au projet ». Chantal Duchêne, secrétaire générale du Gart, s'interroge, elle, sur la pertinence du terminus à Paris-Est. Une gare pas assez intermodale, selon elle, avec seulement trois lignes de métro, pas une seule de RER, à l'inverse de Paris-Nord et ses trois lignes de RER sur quatre au total. A Paris-Est, les voyageurs devront reprendre les transports en commun ou les taxis. François Ascher, président du comité scientifique de l'Institut pour la ville en mouvement, se pose les mêmes questions. Tous deux avancent aussi le coût du billet, environ 15 eu-

ros, qui ne doit pas excéder celui du parking journalier à Roissy ou, lorsque deux personnes voyagent ensemble, revient au même prix qu'un taxi, qui fait du porte à porte.

Quand à la route, il s'agit de bouclier l'A86 et la Francilienne et de supprimer les goulets d'étranglement sur les radiales menant à Paris. C'est notamment le cas sur l'A1 qui doit être élargie de 3 à 4 voies au Blanc-Mesnil. François Poupard, directeur adjoint Infrastructures et transports de l'Équipement en Ile-de-France, a précisé que l'amélioration des routes ne nuit pas aux transports collectifs, rappelant les objectifs du PDU qui doit permettre un report modal de 3 % de la voiture vers les transports en commun.

## Suède : Arlanda Express a du mal à décoller

Belle réalisation que l'Arlanda Express, navette ferroviaire qui relie de quatre à six fois par heure Stockholm à son aéroport international, avalant en 19 minutes les 39 km du parcours. Ouvert en novembre 1999 avec quelques mois de retard, l'Arlanda Express est aujourd'hui le moyen de transport le plus ponctuel de Suède.

Revers de la médaille : presque quatre ans après sa mise en service, ce projet pionnier en matière de partenariat privé-public, dans lequel l'Etat a investi 2 milliards de couronnes sur un coût total de 4,5 milliards (500 millions d'euros), reste dans le rouge. Il faut dire que la fréquentation est encore loin des prévisions, qui donnaient 3,5 millions de voyageurs la première année et 4,5 millions en 2005. En 2002, il aura fallu se contenter de 2,4 millions de voyageurs et d'un déficit net d'exploitation de 50 millions de couronnes (5,5 millions d'euros) pour un chiffre d'affaires de 340 millions (37,4 millions d'euros). Des résultats décevants qu'A-Train, dont les 180 salariés exploitent l'Arlanda Express, explique par « la conjoncture aérienne » (la fréquentation des aéroports suédois a baissé de 8 % entre 2001 et 2002) tout en disant avoir « continuellement augmenté sa part de marché ». Parallèlement, les tarifs sans cesse revus à la hausse : l'aller



simple aujourd'hui à 180 couronnes (20 euros), contre 120 en 1999.

Ces résultats en deçà des prévisions expliquent-ils le départ des actionnaires historiques d'A-Train ? Le 10 octobre, l'entreprise suédoise NCC, réalisatrice du génie civil sur la ligne vers Arlanda, a annoncé qu'elle désirait vendre les

44 % qu'elle détient dans A-Train : « NCC a déclaré depuis le début que sa participation dans le capital d'A-Train n'était pas pour le long terme », explique son PDG, Alf Göransson. L'acheteur des parts de NCC serait la banque australienne Macquarie Bank, qui aurait signé des accords avec les autres actionnaires d'A-Train, également associés à la réalisation de la navette aéroportuaire : Alstom (matériel roulant, 29 %), Vattenfall (électricité, 20 %) et Mowlem (pose des voies, 7 %). Soumis à un accord préalable de la société d'investissement de l'Etat suédois (A-banan Projekt AB) et des créanciers, le rachat d'A-Train se chiffrerait à 400 millions de couronnes (44 millions d'euros) avec à la clé une compensation de 50 millions de couronnes (5,5 millions d'euros) à verser par l'acheteur en cas de désistement d'ici le 31 décembre prochain.

Patrick LAVAL